Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9898**
18. Wahlperiode 28.09.2016

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Kerstin Andreae, Dr. Franziska Brantner, Agnieszka Brugger, Harald Ebner, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Beate Müller-Gemmeke, Cem Özdemir und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Brandschutz im Tiefbahnhof von Stuttgart 21

Im Juni 2016 hat die Deutsche Bahn Projektgesellschaft Stuttgart – Ulm GmbH beim Eisenbahnbundesamt einen neuen Änderungsantrag „Änderung Fluchttreppen" für den PFA 1.1 eingereicht. Bestandteil des Antrags ist das fortgeschriebene Brandschutzkonzept vom 22. April 2016, erstellt durch die Brandschutz Planung Klingsch GmbH. In diesem Konzept werden die als Hauptzugang zu den Bahnsteigen dienenden Querstege A und B inklusive Treppenanlagen bei einem dazwischen liegenden schweren Brandereignis wegen starker Verrauchung als Fluchtweg ausgeschlossen. Als Fluchtweg dient der Steg C mit dem Ausgang zur Staatsgalerie hin und die Nottreppen an beiden Bahnsteigenden sowie die Abgänge zu den S-Bahn-Gleisen.

Der Antrag beinhaltet die Verschiebung der bereits planfestgestellten Fluchttreppen in der Mitte der Bahnsteige an die Bahnsteigenden (siehe Erläuterungsbericht zu den beabsichtigten Änderungen der Planfeststellung PFA 1.1 vom 29. April 2016). Diese Nottreppen sollen über unterirdische Fluchtgänge ins Freie führen. Das Verschieben der Nottreppen verlängert die Fluchtwege. Der Fluchtweg über die Nottreppe am Südende von Bahnsteig 3 führt in den Ausgangstunnel des Steges C mittels einer Falltür in der Decke. Diese 3 m x 5 m große Tür soll sich bei Brandalarm selbstständig öffnen (siehe Brandschutzkonzept, S. 33/34).

In den Fluchttreppenhäusern an den Bahnsteigenden sind jeweils zwei bzw. drei Warteplätze für Rollstuhlfahrer vorgesehen. Dort sollen die Rollstuhlfahrer auf Fremdrettung durch die Feuerwehr warten (siehe Brandschutzkonzept, S. 97 ff).

In dem Brandschutzgutachten werden unterschiedliche Brandorte und unterschiedliche Auswirkungen in Bezug auf die Nicht-Benutzbarkeit einzelner Fluchtwege wegen Verrauchung der Stege betrachtet. Ein Brand zwischen den Stegen A und B wäre der schlimmste anzunehmende Fall, denn dabei verrauchen beide Stege und die Treppen dorthin könnten nicht mehr genutzt werden. Fährt ein bereits brennender Zug in die Tiefbahnsteighalle ein, so liege der Brandbeginn maximal 7 Minuten vor der Einfahrt des Zuges in den Bahnhof (siehe Brandschutzkonzept, S. 148 ff.), weil nach Angabe der Deutschen Bahn AG die Fahrtzeit im Fildertunnel maximal 5:39 Minuten dauern würde.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass von der DB ProjektBau GmbH für den Bau der Fluchtwege im geplanten Stuttgarter Tiefbahnhof bereits die 18. Planänderung eingereicht wurde?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass die maßgebende Personenanzahl im Brandschutzkonzept bei 16 164 Personen insgesamt (siehe Brandschutzkonzept, S. 32) bzw. 4 041 Personen pro Bahnsteig liegt, jedoch bei einer Doppelbelegung der Gleise mit zwei Zügen sich theoretisch etwa 6 000 Personen auf einem Bahnsteig befinden können?
3. a) Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass die Abgänge zur S-Bahn-Haltestelle als Fluchtwege in die Simulation mit einbezogen werden (siehe Brandschutzkonzept S. 24, S. 27, S. 75), obwohl diese Wege nicht unmittelbar ins Freie führen und auf den Bahnsteigen der S-Bahn-Haltestelle aufgrund der zunehmenden Fahrgastzahlen häufig ein dichtes Gedränge herrscht (siehe: www.vvs.de/vvs/)?

   b) Wie beurteilt die Bundesregierung aus Sicherheitsgesichtspunkten die Tatsache, dass die Landesbauordnung (LBO) vorschreibt, dass Fluchtwege nach längstens 35 m ins Freie oder einen gesicherten, brandschutzmäßig abgetrennten Bereich führen müssen, der Bahnhofsbau mit Fluchtweglängen von bis zu 192 m, welche zum Teil über bis zu etwa 7 m hohe Treppen führen, jedoch als „ungeregelter Sonderbau“ (siehe Brandschutzkonzept, S. 38) betrachtet wird und damit die LBO nicht greift?

   c) Wie beurteilt die Bundesregierung aus Sicherheitsgesichtspunkten die Tatsache, dass S-Bahn-Stationen in der Region Stuttgart brandschutztechnisch dergestalt nachgerüstet wurden, dass die eigentlichen Bahnsteige von Treppen und Zwischengeschossen zur Vermeidung der Rauchausbreitung durch brandfeste Verglasungen und vergleichbare Schutzvorrichtungen ausgestattet wurden (siehe Hauptbahnhof oder Filderstadt), während derartige Vorkehrungen am geplanten Tiefbahnhof nicht vorgesehen sind?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung das Verschieben der Nottreppen an die Bahnsteigenden bezüglich der Tatsache, dass sich die Fluchtwege dadurch verlängern und die Staubildung an den davorliegenden Treppenhäusern und ein daraus resultierendes Panik-Verhalten vergleichbar mit dem bei der Love-Parade 2009 bei den flüchtenden Personen im Katastrophenfall begünstigt werden könnte?
5. Welche Gefahren sieht die Bundesregierung in den Fluchtweglängen von bis zu 192 m (siehe Brandschutzkonzept, Bild 8.142, S. 257)?
6. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die Falltür beim Steg C nicht geöffnet werden kann, wenn sich Personen darauf befinden, damit diese nicht verletzt werden, dass sich aber im Fluchtfall voraussichtlich wegen der großen Menschenströme jederzeit Personen über der notwendigerweise begehbaren Falltür befinden?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung das Entstehen einer weiteren Engstelle im Fluchtweg und der daraus resultierenden Staubildung, falls die Falltür beim Steg C für die Nottreppe geöffnet wird?

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass bei den Simulationen für die Evakuierung der Bahnsteighalle mit einer Gehgeschwindigkeit von bis zu 1,5 m/s und einer Steiggeschwindigkeit auf Treppen von bis zu 0,67 m/s gerechnet wird (siehe Brandschutzkonzept, S. 87/88), wobei nach NFPA (National Fire Protection Association) 130 „Standard for Fixed Guideway Transit an Passenger Rail Systems“ bei einem Entfluchtungsnachweis mit einer Gehgeschwindigkeit von 0,633 m/s und einer Steiggeschwindigkeit von 0,25 m/s gerechnet werden soll?
9. Wie lang sind nach Kenntnis der Bundesregierung maximal die Fluchtwege bis zu den Warteplätzen für Rollstuhlfahrer an den Bahnsteigenden?
10. Wie sollen nach Kenntnis der Bundesregierung in den Wartebereichen gleichzeitig Rollstuhlfahrer warten und Feuerwehrpersonal Löschwasserschläuche an die in diesen Bereichen vorgesehenen Löschwasserentnahmestellen anschließen können?
11. In welchen Bahnhöfen oder vergleichbaren Gebäuden werden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Aufzüge betrieben, die auch im Brandfall weiter betrieben werden dürfen?
12. Wie beurteilt die Bundesregierung die Tatsache, dass ein Zug auch bereits länger als 7 Minuten vor der Einfahrt in den Tiefbahnhof brennen könnte, weil der Brand nicht sofort bemerkt wurde?
13. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung ausgeschlossen, dass Menschen, welche sich auf dem öffentlichen Straßburger Platz aufhalten, nicht von dem in großen Mengen aus den Lichtaugen, welche als Rauchabzugsöffnungen genutzt werden sollen, austretenden Rauch gefährdet werden?
14. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass die Feuerwehr den Straßburger Platz zur Brandbekämpfung nutzen kann, ohne dass sie durch den aus den Lichtaugen austretenden Rauch behindert wird?
15. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass das Einmischen von Rauch in die Aufenthalts- und Fluchtbereiche ausbleibt, obwohl eine Zuluft-Einführung vorgesehen ist (Brandschutzkonzept, S. 142 ff.), welche Strömungen verursacht und die Luft vermischen kann?

Berlin, den 28. September 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333